

BIQUILLE *Ria bravo*



Parmi les atouts du biquille, l'échouage à plat est l'un des plus intéressants. Même avec un tirant d'eau non négligeable, comme sur le RM 10.50, les rias bretonnes les plus reculées deviennent accessibles, sans craindre les conséquences d'un... échouement.



Dossier

Texte et photos **Olivier Chapuis.**
Illustrations **François Chevalier.**

Petits voiliers,
grand bonheur!



Au sec devant un manoir breton. Le RM 10.50, biquille et bisafan, offre la possibilité d'aller se poser où l'on veut...

Le mariage de l'eau et de la verdure est une des choses que j'aime le plus en navigation de plaisance. Pourtant, dans la longue liste des motivations passionnées et déraisonnables qui aident à définir le voilier de ses rêves, ce n'est qu'une source de compromis supplémentaire. Les eaux tranquilles sont d'autant plus appréciables qu'elles offrent le contrepoint à de belles chevauchées en mer ouverte, pour lesquelles la monture doit faire preuve de toutes les qualités d'un oiseau du grand large.

Un biquille moderne – avec des profils de lests performants, comme ceux que Marc Lombard a dessinés pour le RM 10.50, construit par Sysba Marine – répond parfaitement à ce cahier des charges.

À COMMENCER PAR LE PRÈS, où la quille sous le vent fait merveille comme plan antidérive, ce qui lui confère une très nette supériorité sous voiles par rapport aux quillards relevables et aux dériveurs. Leurs problèmes mécaniques sont réhibitoires à mes yeux, sans parler de l'aspect sécurité lors de chavirages sévères (cela m'est déjà arrivé en Mini-Transat et je ne souhaite plus dépendre d'une demi-tonne mobile au bout d'un palan de retenue). Puissant mais stable et tolérant, volumineux mais avec de la gueule (subjectivité revendiquée, un voilier doit être aimé

pour avoir une âme et donner le meilleur de lui-même), ce RM est capable d'aller au bout du monde comme d'embouquer le cours d'eau le plus proche. Avec la même aisance.

Pour l'heure, le bébé récemment mis à l'eau en est à la découverte des rias bretonnes, la porte à côté. Avec des petits coefficients de marée, l'accès aux cours supérieurs est réservé aux faibles tirants d'eau ou à ceux qui n'ont cure d'être bloqués par un échouement (involontaire) venant anticiper leur échouage (volontaire), dans la mesure où les

Au cours du dîner, une sensation étrange nous gagne. Avant même d'avoir regardé le sondeur, nous savons que nous nous sommes posés.



points d'appui du biquille garantiront une marée à l'horizontale quand un monocoque classique la passerait couché, la grande majorité des voiliers d'aujourd'hui ne disposant plus de béquilles. Voilà comment on se retrouve seuls au monde, un dimanche de juin, sur le cours supérieur de la rivière de Belon. Nul besoin d'aller de l'autre côté de la terre pour vivre un vrai dépaysement!

Depuis plusieurs jours, la Bretagne Sud n'offre plus que l'image uniforme et ouatée de stratus virant à un brouillard épais, de ceux dont le

couteau ne viendrait pas à bout. Seul, un vague disque jaunâtre nous rappelle que le soleil existe. A la radio, les informations évoquent la canicule dans le Cantal et à Paris. Il faudra que j'étudie les cartes marines de la chaîne des Puys pour une prochaine croisière!

A Port-Manech, en provenance du golfe du Morbihan, via Groix, le choix est double. A l'Ouest, l'Aven remonte Nord-Nord-Ouest vers Pont-Aven, à 4 milles, tandis que le Belon déroule son serpent prometteur vers le Nord-Est. Va pour Gauguin et les galettes, l'huitre attendra bien un peu. Une fois passé Kerdruc, Rosbraz, et leurs processions de bateaux – enfilés sur les lignes de corps-morts comme des perles sur un collier –, la mer se dissout dans le fleuve, dont les rives sont plus habitées de minéral et de végétal que d'humain, les rares maisons étant souvent noyées derrière des rideaux d'arbres. De proches cousins de Merlin et de Brocéliande impriment leur marque aux reflets émeraude de ces méandres balisés par des petites bouées latérales, qu'il faut suivre scrupuleusement en recherchant les extérieurs de virages, creusés par le courant, encore sensible.

LA FIN DU FLOT EST IDÉALE pour remonter, avec la possibilité de se déséchouer, le cas échéant, de l'un des seuils qui obstruent le lit. A Pont-Aven, après un tour jusqu'au fond du port, on mouille à l'aval, face au quai d'échouage, de l'autre côté du chenal, loin des autocars qui viennent dé-

verser leurs flots de touristes dans le centre-ville.

Un tour de reconnaissance au sondeur est indispensable avant d'aligner le bateau dans le courant sur son mouillage avant, le mouillage léger porté à l'arrière, avec l'annexe, prévenant toute mise en travers en phase d'échouage. Il faut se tenir à l'écart des berges, où la vase s'accumule, beaucoup

Dans les brumes du Belon.
Nos deux mouillages posés, ainsi que la béquille arrière, nous attendons paisiblement de nous échouer.



Petits voiliers, grand bonheur!



Pont-Aven. Après quatre milles de remontée dans l'Aven, nous arrivons dans le port immortalisé par Gauguin.

plus molle qu'au milieu, et en pente forte d'où un risque de chavirer à sec, une quille sur le talus et une dans le fond... Sur une telle pente, le biquille se ferait aussi bancal que n'importe lequel des bateaux unijambistes! A contrario, raviné par le courant, le lit du cours d'eau est bien plat et la position idéale est juste en bordu-

re du chenal balisé afin de ne pas gêner le trafic. Une fois aligné sur ses deux mouillages, un repérage à la sonde à main, depuis le pont et sur tout le pourtour, permet de s'assurer que le fond de vase dure est uniformément plat.

Navigation en mer ouverte. Notre biquille moderne apprécie ce contrepoint aux échouages paisibles dans les rias bretonnes.

Il reste alors à mettre en place le troisième point d'appui du bateau. Étant le premier à avoir décidé de faire construire un RM 10.50, biquille et bisafan (alors que les deux options de base sont quille relevable et bisafan ou biquille monosafan sur aileron), pour un meilleur contrôle au débridé de cette carène très large, il a fallu concevoir un appui arrière spécifique. En l'occurrence, une béquille en inox qui se monte le long du tableau arrière, et sur laquelle l'échelle de bords vient prendre place

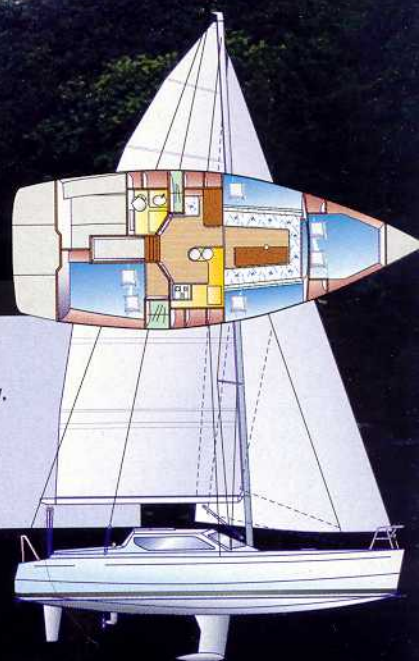
pour descendre à terre. Après cette bonne journée de navigation, alors que le crépuscule est tombé sur la jungle d'Armor, les oiseaux de nuit prennent possession de l'espace. Dans ce silence transpercé de chuintements et d'ululements, nous sommes déjà bien loin du ressac d'Armor.

AU COURS DU DÎNER, une sensation étrange nous gagne. Avant même d'avoir regardé le sondeur, nous savons que nous sommes posés. Progressivement, le silence absolu se fait autour de la coque. Le clapotis ne nous bercera pas...

Le lendemain soir, après deux marées basses et une journée pendant laquelle on ne verra passer que trois bateaux – il est vrai que ce samedi de juin a des airs de Toussaint –, on redescend l'Aven en toute fin de flot, petits coefficients obligeant. A la sortie, la mer est toujours aussi triste sous son voile stratiforme. A bâbord toute, dans le Belon. Beaucoup sont venus chercher refuge devant «Chez Jacky», le restaurant de l'embouchure. Mais, passé Beg-Ar-Vechen, nous sommes de nouveau seuls, cap sur le haut de la rivière, en bordure de parcs à huîtres qui semblent pour beaucoup abandonnés. A certains endroits où il y a très peu d'eau, le chenal – exceptionnellement balisé – passe même au milieu des piquets. Il convient d'ailleurs de se méfier de nombre

LE RM 10.50 BIQUILLE À LA LOUPE

Longueur coque : 10,47 m. Flottaison : 9,80 m. Largeur : 3,95 m. Tirant d'eau : 1,60 m. Voilure au près : 76 m². Spi asymétrique : 76 m². Poids lège : 5 100 kg. Matériau : contreplaqué-époxy. Architecte : Marc Lombard. Prix standard (sans les voiles) : 122 250 euros. Option bisafan avec béquille arrière : 2 620 euros. Constructeur : Sysba SA, tél. 05.46.44.73.00, e-mail : sysba.marine@wanadoo.fr



d'entre eux qui affleurent à peine et sont autant de menaces pour la coque, ce qui rend très aléatoire une telle remontée de nuit. Le peu de lumière qui reste suffit néanmoins à nous faire apprécier l'ambiance étrange de ce fleuve hors du temps. En l'absence de carte - celle du SHOM se termine bien en aval et, de toute façon, le lit se déplace - , le sondeur est

l'allié principal sur une eau d'autant plus sombre qu'elle charrie tous les débris naturels des pluies des derniers jours. Ici, la voile n'est envisageable qu'avec un vent modéré, au-delà du bon plein, afin de rester parfaitement maître de la trajectoire en dépit du courant, faible en cette période de morte-eau.

Ici, seuls viennent les habitués, avec leur dériveur intégral ou leur catamaran, mais les skippers de monocoques traditionnels n'osent pas s'aventurer autrement qu'en annexe.

Alors que la nuit tombe, un homme sort dans son jardin pour nous voir passer. Il a la chance de posséder l'une des rares maisons au bord de l'eau, sur cette portion du Belon, et privilège suprême, son dériveur intégral est amarré devant chez lui, à deux longueurs ! Quelques centaines de mètres plus loin, une zone herbeuse et des hauts-fonds nous bloquent le passage. Notre remontée s'achève à près de 4 milles de l'embouchure et à moins d'un demi-mille de l'en-



Port-Tudy. Malgré une météo brumeuse, le port de Groix est toujours aussi joli et accueillant.

droit où la route de Riec-sur-Belon à Moëlan-sur-Mer barre le cours supérieur. Au retour, à la recherche d'un bon mouillage d'échouage, nous sommes hélés par l'homme, depuis le pas de sa porte. Nous stoppons à quelques mètres de la clôture du jardin et notre discussion nous apprend qu'il y a un banc de sable de bonne qualité un peu plus loin en aval. Ici, seuls viennent

les habitués, avec leur dériveur intégral ou leur catamaran, mais les skippers de monocoques traditionnels osent rarement s'aventurer autrement qu'en annexe, de peur d'être bloqués par un des nombreux seuils encombrant le lit.

Pour nous, à bord du RM 10.50, l'exercice de l'échouage est à réserver aux eaux parfaitement abritées, afin de ne pas tosser,

même dans des courants relativement faibles, pour limiter les efforts sur la béquille arrière et sur des fonds plats au sol solide car il ne faut pas trop enfoncer et pouvoir débarquer.

CÔTÉ ÉQUIPEMENT, VIVE LE RÉSERVOIR d'eaux noires pour les commodités. Enfin, il ne faut pas oublier de surveiller les coefficients sous peine de rester coincé une lunaison. Cela ne serait pas pour nous déplaire tant cette journée, en amont du fort joli château de la Mutuelle générale de l'Éducation nationale, est un bonheur pour les sens, entre deux rives boisées. Philippe ne sait plus où donner de la tête, entre les coquillages et la pêche à la ligne. Je profite des heures au sec pour contrôler l'état général des œuvres vives et admirer le festival de jaune et de vert qui illumine le lit délaissé. Sous le ciel bleu enfin retrouvé, la température de la terre prenant le dessus sur celle de la mer, je rêve d'une pétanque à l'ombre du bateau...

Et puis, d'un seul coup, il faut remonter à bord. La rivière reprend rapidement ses droits, et c'est une magie. Les poissons chassent avec le flot. La mer envahit de nouveau la terre. On range couteaux, seaux et pelles pour préparer le matériel de navigation. Les oiseaux de terre et de marais laissent le terrain à leurs frères de mer. Et notre dimanche à la campagne se termine en un dimanche à la mer. **O.C. ●**



*Maree descendante sur le Belon.
Sous le regard de Philippe,
à l'étrave, l'eau quitte peu à peu
le lit de la rivière. Bientôt, nous
pourrons descendre à pied sec.*